



## Turismo Esportivo através de Evento Off-Road Sports

### Tourism by Off-Road Event

Fernanda Carla Wasner Vasconcelos

Jomane Casagrande

#### Resumo:

O estudo tem por objetivo mostrar a importância dos eventos esportivos como atrativos turísticos e como fomentador de renda. A metodologia utilizada foi através de fotografias e questionários semi-estruturados durante o evento esportivo Enduro da Independência no ano de 2010, uma competição entre motocicletas *off road* no formato regularidade. O turismo esportivo que é promovido através dos eventos pode ser considerado viável além de apresentar boa oportunidade para as cidades que realizam. No caso das competições motociclísticas, os participantes apresentam como característica bom poder aquisitivo e boa instrução além da prática de consumo na cidade. Diante dos dados da pesquisa, foi possível concluir que o evento, na visão dos participantes, moradores e comerciantes, é importante para os municípios, porque há vantagens, como atrativo de lazer além de geração e renda para a população local. Os mais beneficiados são a hotelaria, seguido pela rede de alimentação e abastecimento.

**Palavras Chave:** Turismo esportivo, motociclismo, desenvolvimento local

---

Artigo recebido em janeiro de 2012 e aceito em agosto de 2012

**Abstract:**

*The study aims to show the importance of sporting events and tourist attractions and as developers. The methodology used was through photographs and semi-structured questionnaires during the sporting event Enduro Independence in 2010, a competition among off-road motorcycles in the regular format. Sports tourism is promoted through the events can be considered feasible and shows good opportunity for cities to perform. In the case of motorcycling competitions, participants share the characteristic good purchasing power and a good education and the practice of consumption in the city. Given the survey data, we conclude that the event, in view of the participants, residents and merchants, it is important to municipalities because there are advantages, as well as leisure attraction and income generation for local people. The biggest beneficiaries are the hotel, followed by the supply network and supply.*

**Keywords:** *tourism sports, motorcycling, local development*

## 1. Fundamentação Teórica

O turismo teve como marca inicial a viagem de Thomas Cook, em 1841. Que a partir deste momento começou a tornar acessível às viagens para um maior número de pessoas, através de organização de serviços, como: transporte, acomodação e atividades no local (DIAS, 2006).

Durante anos, esta prática realizada por Cook começou a ter várias versões e conceitos. Então, em 1994, A Organização Mundial do Turismo - OMT, agência especializada das Nações Unidas - ONU, dedicada ao turismo a fim de definir dados estatísticos sobre o setor e definiu como: "O conjunto das atividades desenvolvidas por pessoas durante as viagens e estadas em locais fora do seu ambiente habitual por um período consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, de negócios e outros" (ONU/OMT, 1995).

O turismo expandiu e, com isso, muitas variações e modalidades surgiram. Algumas práticas e formas ainda não foram definidas oficialmente. Mas já é explorado e estudado.

*[...] o turismo desportivo tal como o conhecemos hoje tem a sua origem em meados do século XX, estando em grande medida associado ao surgimento dos desportos de Inverno nos Alpes. No entanto, a expressão turismo desportivo surge apenas na década de 70 em França (CARVALHO; LOURENÇO, 2008, p.4).*

---

Para o Ministério do Turismo, que desenvolveu cadernos e manuais de segmentação do setor, define: "Turismo de Esportes compreende as atividades turísticas decorrentes da prática, envolvimento ou observação de modalidades esportivas" (BRASIL, 2009, p.23).

Para esta prática esportiva ser um atrativo, ela precisa ser um acontecimento, que não faz parte de uma rotina, e, então podem ser considerados eventos. Com planejamento antecipado e organizado, data especial ou não, nome e local marcado em espaço de tempo determinado (TENAN, 2002).

Para Cesca (1997), um evento é um fato que deve despertar a atenção, com o objetivo de ser notícia e divulgar o organizador. "É um acontecimento criado com a finalidade específica de alterar a história da relação organização-público", (CESCA apud SIMÕES, 1997, p.170).

Um evento é algo que acontece, e não apenas existe, e, se bem sucedidos só existem porque uma pessoa ou um grupo o fizeram acontecer. Seja pequeno ou grande, o fundamental para sua realização são as tarefas e os detalhes que seus organizadores dedicaram atenção (WATT, 2004).

Em um evento é necessário que o planejamento seja bem detalhado para os objetivos serem alcançados. Com planejamento e objetivo definido, além de um perfil marcante, como, esportivo, social, cultural, dentre outros. A característica principal de um acontecimento é proporcionar uma ocasião extraordinária ao encontro de pessoas. "No âmbito das nações ocorrem eventos para comemorar ou homenagear datas importantes ou heróis nacionais" (GIACAGLIA, 2004, p.3). Os eventos podem ser classificados por categoria (institucional ou promocional), tipo (congressos, convenções, palestras, feiras, conferências, etc.) ou por área (cultural, social, empresarial, turístico, esportivo, etc.) (POIT, 2006).

## 2. Eventos esportivos

Para Tenan (2002), os acontecimentos que não fazem parte de uma rotina podem ser considerados eventos. Com planejamento antecipado e organizado, data especial ou não, nome e local marcado em espaço de tempo determinado.

Um evento é um fato que deve despertar a atenção, com o objetivo de ser notícia e divulgar o organizador. É um acontecimento criado com a finalidade específica de promover a relação entre organização e público (CESCA, 2004).

Um evento é algo que ocorre, e não apenas aparece e, se bem sucedido só existe porque uma pessoa ou um grupo o fizeram acontecer. Independente do porte, o fundamental para sua realização são as tarefas e os detalhes que seus organizadores planejaram. Para o espectador, o evento pode representar a emoção de uma vida (WATT, 2004).

Os Jogos Olímpicos são um dos mais importantes eventos do planeta, mobilizando populações de centenas de países e emocionando a todos com vitórias, recordes e histórias de

---

superação. De quatro em quatro anos, uma cidade do mundo tem o privilégio de sediar os Jogos. Os primeiros registros oficiais da existência dos Jogos Olímpicos datam de 776 a.C. Eles eram uma homenagem a Zeus - maior divindade segundo a mitologia grega. A vitória nos Jogos Olímpicos consagrava o atleta e proporcionava glória também à sua cidade de origem. A celebração dos Jogos Olímpicos durou até o ano de 394 d.C., quando, por questões religiosas, foi banido pelo imperador romano Teodósio. Seu renascimento só aconteceu cerca de 1500 anos depois. Os primeiros Jogos Olímpicos da Era Moderna ocorreram em Atenas, no ano de 1896 (RUBIO, 2007).

Nem todos os esportes são olímpicos, sendo que esta decisão foi estabelecida pelo Comitê Olímpico Internacional - COI. Uma vez que um esporte é considerado olímpico se ele é praticado por homens em, no mínimo, 75 países e quatro continentes e, no caso das mulheres, se é praticado, no mínimo em 40 países e três continentes. Mesmo se enquadrando na regra geral, isto não significa que o esporte estará incluído no programa dos próximos Jogos Olímpicos. Para evitar um grande número de esportes e de atletas, o COI definiu que um esporte só entra em substituição de outro. Além disso, um esporte pode ser reconhecido pelo Movimento Olímpico, que é um passo para inclusão no programa oficial. Atualmente, os esportes aéreos, *bandy*, *sinuca*, *boliche*, *bridge*, xadrez, dança, golfe, caratê, corfebol, salvamento aquático, motociclismo, montanhismo/escalada, *netball*, esporte de orientação, pelota basca, pólo, motonáutica, raquetebol, esportes sobre patins, *rugby*, *squash*, sumô, surfe, cabo-de-guerra, esportes subaquáticos, esqui aquático, *wushu* são reconhecidos pelo Movimento Olímpico. Desta forma, os esportes fora de estrada ainda não fazem parte do quadro olímpico, mas os princípios das regras de eventos esportivos e respeito ao meio ambiente, todas as modalidades do *off road* seguem os padrões do Comitê Olímpico Internacional (FRANÇA, 1998).

Embora o Enduro e outras modalidades motociclísticas *off road* não participem do Movimento Olímpico, existem vários eventos do gênero que são de reconhecimento internacional, como o Enduro Six Days, o Rally Cerapió, o Enduro da Polenta e o Enduro da Independência (BITENCOURT; AMORIM; CARONE, 2005).

A Federação Internacional de Motociclismo - FIM é a entidade que representa o motociclismo mundial. É uma associação independente, formada por 101 federações nacionais de todo o mundo e reconhecida como a única autoridade no motociclismo pelo Comitê Olímpico Internacional. Entre as suas atividades, a FIM promove e regulamenta eventos e campeonatos das disciplinas *on* e *off road*: *MotoGP*, *Superbike*, *Resistência*, *Motocross*, *Supercross*, *Trial* e Enduro, além de lidar com questões não desportivas, como lazer, mobilidade, transporte, segurança rodoviária, ordem pública e do ambiente. A FIM foi a primeira federação internacional de esporte a impor um código ambiental em 1994 (FIM, 2010).

---

### 3. O *off road*

A expressão *off road* é originária do idioma inglês e significa “Fora de Estrada”. Em outros idiomas, pode ser encontrado como: “Todo Terreno” para o português de Portugal, “Tout Terrain” em francês e o “Fuoristrada” em italiano. O termo em questão resume a prática automobilística em qualquer lugar que não seja pavimentado ou a garagem de casa para qualquer meio de transporte terrestre. Além disso, este termo é mais comum para os veículos de duas ou mais rodas, como motocicletas, automóveis e caminhões (CUCCI; ALVAREZ, 2004).

Amorim, Navarro e Bitencourt (2006) apontam informações que ajudam a entender o *off road*, mas não constituem uma definição. Os autores conseguiram relacionar esta atividade automobilística com o esporte, na prática de competições, de provas ou de lazer em percursos *off road* em que são utilizados motocicletas e veículos de tração nas quatro rodas em trilhas de estradas de terra e terrenos acidentados em ambientes disponíveis para este tipo de atividade relacionada ao automobilismo.

Um dos primeiros jornalistas a escrever sobre o assunto no Brasil, Almeida Filho (1997, p.3) definiu de maneira ampla o *off road* como: “Fora de estrada, todo terreno, qualquer terreno, etc. É o conjunto de atividades que utiliza veículos de duas, quatro ou mais rodas, cujos cenários são formados por pisos não pavimentados. Podem ser atividades de lazer, turismo, esportivas ou de trabalho”.

### 4. Motociclismo *off road*

A origem do motociclismo provém da bicicleta, em que a pessoa podia montar e movimentar em uma madeira com duas rodas, com a impulsão dos pés no chão. O criador foi Conde Mede de Sivrac, no século XVIII, em 1790, após a Revolução Francesa, que deu o nome de Celerífero. Em 1816, o alemão Carl Friedrich Ludwig Christian, barão Orais von Sauerbronn, foi o primeiro a construir um Celerífero dirigível, que ficou conhecida como Draisiana (D'ELIA, 2009).

Após grandes alterações na bicicleta, como a direção, a transmissão e outros implementos, Sylvester Roper, nos Estados Unidos, e Louis Perreux, na França, fabricaram, independentemente um do outro, um tipo de bicicleta equipada com motor a vapor em 1869. Nessa época, este tipo de propulsão nos navios e locomotivas, tanto na Europa como nos EUA, na França e na Inglaterra, os ônibus já estavam circulando. As experiências para adaptar um motor a vapor em veículos leves foram se sucedendo, e, mesmo com o advento do motor a gasolina, continuou até 1920, quando foram abandonadas definitivamente (HEYMANN, 1998).

Ressalta-se que as primeiras atividades com motocicletas fora de estrada foram registradas antes da Primeira Grande Guerra, entre elas, destacam-se duas situações clássicas com duração de

---

---

seis dias (PETRIER, 1984). Os Enduros de Regularidade de motocicletas podem ser de um único dia, ou de vários dias. No primeiro caso, a largada dos competidores acontece no mesmo lugar, percorrendo uma determinada distância, retornando ao local de origem (CASAGRANDE et al., 2010a).

O evento esportivo que marcou o motociclismo *off road* no Brasil foi o Enduro da Independência e cujo objetivo foi reconstruir a viagem que D. Pedro fez na época do Império, do Rio de Janeiro a Ouro Preto, então Vila Rica. As pesquisas de roteiro começaram em março de 1983 com várias viagens e reuniões, até que o grande evento aconteceu dia quatro de setembro do mesmo ano, marcando assim o Enduro no Brasil (FIOTE, 2002).

## 5. Metodologia

A amostragem, fotografias e o levantamento de dados foram apurados no evento esportivo Enduro da Independência no ano de 2010 uma competição entre motocicletas *off road* no formato regularidade. O acontecimento desde evento é anual, com distância a ser percorrida de 960 quilômetros.

O Enduro da Independência foi dividido em quatro trechos no estado de Minas Gerais. 04/09/2010 - Pouso Alegre (S 22 13 27,36 / W 45 55 21,21) até Lavras. 05/09/10

Lavras S 21 16 03,96 / W 44 58 55,38 a São João Del Rei (S 21 07 13,90 / W 44 14 47,00). 06/09/10 - São João Del Rei a Mariana (S 20 22 09,67 / W 43 25 06,49). 07/09/10

Mariana encerrando em Betim (S 19 57 1.80 - W 44 11 55.20).

O tipo de amostra utilizada foi a "não probabilística por conveniência" (ou acidental), onde o elemento pesquisado é selecionado por estar disponível no local e no momento em que a pesquisa estava sendo realizada (MATTAR, 1997). Foram aplicados um total de 53 questionários, nos dias 04 a 07 de setembro de 2010. Os questionários foram respondidos pelos moradores e comerciantes ou praticantes do evento, na área do evento, durante a passagem dos pilotos e os dados foram devidamente tabulados e analisados.

Assim sendo, nesta pesquisa aplicaram-se questionários semi-estruturados de percepção social referente ao 28º Enduro da Independência com participantes locais, Já os pilotos foram entrevistados ao longo do evento, sendo aplicado a este segmento o questionário semi-estruturado, em uma população de 385 participantes, seria necessário fazer 80 entrevistas (BARBETTA, 2002, p. 60-61). Neste caso, foram ouvidos 94 pilotos. O que conferiu um erro de 0,1 na amostra realizada. Estes dados foram analisados utilizando a ferramenta do Excel.

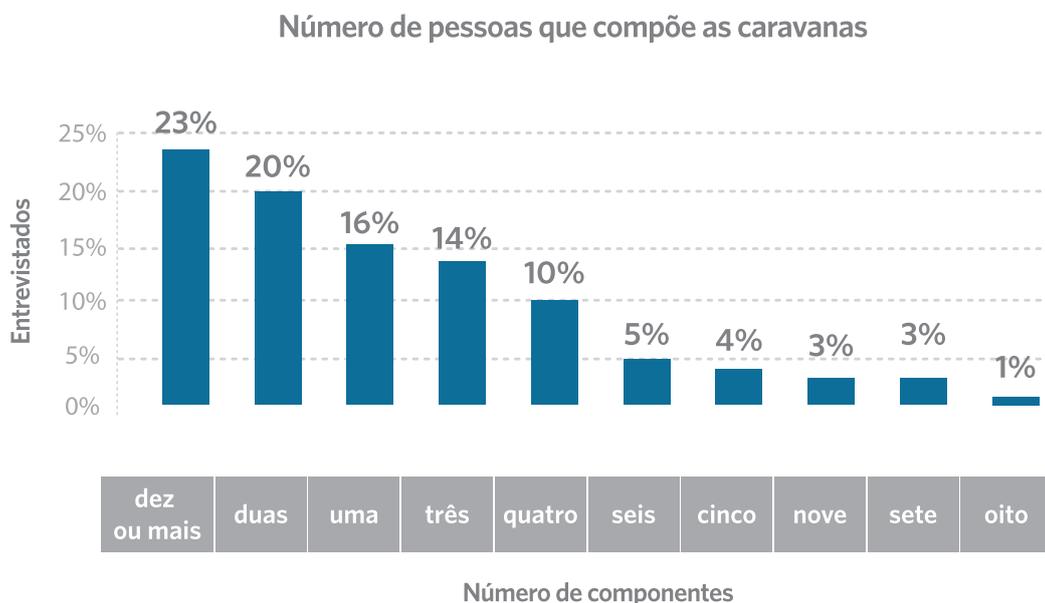
## 6. Análise de dados

Ao longo dos 960 quilômetros percorridos, os competidores, que apresentaram em grande maioria idade entre 30 a 50 anos e são profissionais liberais, demonstraram preferência por motocicletas da marca Honda em 51% e Yamaha em 24%. Estes competidores representam em 74% os estados de Minas Gerais e São Paulo.

Segundo Bahia e Sampaio (2007), o ritmo e as condições de vida nos grandes centros, o trabalho, a preocupação com a violência, mostram como alguns fatores estão fazendo com que sejam procuradas alternativas para aliviar as tensões, como esportes de aventura e outros tipos de atividades com amigos e integração com a natureza.

Esta interação com os amigos explica que, na maioria das vezes, os competidores não participam sozinhos do evento, devido a necessidade de apoio e pelo prazer de fazer do evento uma confraternização entre amigos. Conforme apresentado no GRAF. 1, em que os grupos que acompanharam os pilotos estão entre uma e três pessoas, com 50% de participação, ficando os grupos maiores com menor proporção. Ainda, foi identificado que 23% dos entrevistados participam em grupos de dez ou mais pessoas (GRAF. 1).

**GRÁFICO 1 - Quantidade de pessoas nos grupos que compõe as caravanas**



Os moradores e comerciantes atribuem que o evento é importante para a cidade, 89% de aceitação e 7% aponta como há vantagens para a cidade a realização do evento no município, com apenas 4% acreditando que não há vantagens. Ainda, nenhum entrevistado entende que o evento

não é importante, conforme apresentado na TAB. 1. Mas, todos os entrevistados disseram que querem que o evento passe novamente em suas cidades em outras realizações.

Na literatura, Almeida, Pimentel e Saito (2008) apontam a prática esportiva na natureza, como positiva, e há uma demanda por aventura de forma variável. Na maioria das vezes, com referência ao meio antrópico, como a proliferação e conscientização da necessidade de preservar os recursos naturais e necessidade de preservar o patrimônio histórico e natural.

**TABELA 1 - Importância do evento para a cidade**

<b>Tabela 1</b>	
<b>Importância do evento para a cidade</b>	
<b>PERCEPÇÃO</b>	<b>COMUNIDADES ENTREVISTADAS</b>
<b>Importante</b>	19
<b>Não é importante</b>	18
<b>Tem vantagens</b>	11
<b>Não tem vantagens</b>	5

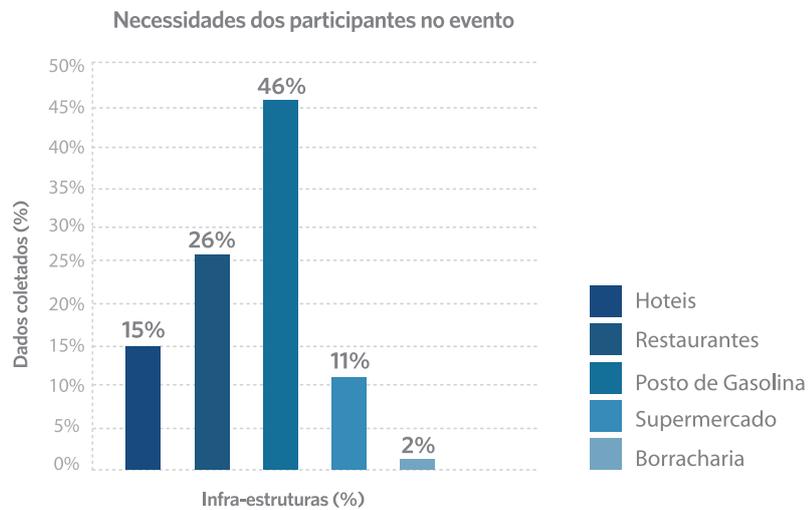
Os entrevistados apontam que além das questões econômicas, o evento leva como benefício o atrativo e lazer para as comunidades. Esta percepção está em 24% na visão dos pilotos e, como destaque, 32% para os moradores. No contexto da economia, o evento demonstra a geração de renda em 76% na visão dos participantes e 68% para os moradores.

Os pilotos entendem que os segmentos mais beneficiados nas comunidades é a rede hoteleira, com 46%, enquanto 34% dos moradores e comerciantes acreditam que este benefício é atribuído aos postos de combustíveis conforme a TAB. 2.

**TABELA 2 - Benefício do Enduro para as cidades**

<b>Tabela 2</b>		
<b>Benefício do Enduro para as cidades</b>		
<b>BENEFÍCIO</b>	<b>PERCEPÇÃO DOS PILOTOS</b>	<b>PERCEPÇÃO DA COMUNIDADE</b>
<b>Geração de renda na hotelaria</b>	46%	11%
<b>Geração de renda no seg. alimentício</b>	17%	23%
<b>Geração de renda no seg. combustíveis</b>	13%	34%
<b>Atrativo e lazer</b>	24%	32%

GRÁFICO 2 - Necessidades dos participantes no evento



Os moradores, quando questionados pelos locais mais procurados pelos participantes durante o Enduro, informaram que 46% dos pilotos procuram os postos de combustíveis ao longo dos municípios por onde o evento percorre, seguido por 26% dos restaurantes (GRAF. 2).

O gasto que cada piloto tem no evento é dividido em combustíveis, hospedagens, alimentação, peças para as motos, lembranças das cidades por onde passa e outras despesas. Diante destes gastos, os participantes atribuíram que a metade do orçamento para o evento é destinado ao setor hoteleiro. 25% do dispêndio é feito com alimentação e 22% é destinado ao abastecimento da motocicleta e carro de apoio (TAB. 3). 90% dos participantes gastam entre R\$ 250,00 e R\$ 500,00 em cada cidade de pernoite do Enduro. Além de R\$ 50,00 em média em cada Neutralizado (CBM, 2010, p. 4). Este valor atribuído pela quantidade de inscritos, (385), multiplicado pela quantidade de pernoite (5), e multiplicado pelo gasto de R\$500,00/dia, estima-se que há uma movimentação de R\$ 962.000,00 (novecentos e sessenta e dois mil reais) entre as cidades e comunidades que recebem o Enduro da Independência (TAB. 3 e 4). Somado 385 pilotos gastando R\$ 50,00 em cada um dos 12 neutros ao longo do percurso temos um resultado de (385x50x12) R\$ 231.000,00 (duzentos e trinta e um mil reais). Então, o valor que é movimento diretamente pelos participantes do Enduro da Independência gira em torno de R\$ 1.193.000,00 (um milhão cento e noventa e três mil reais) nos municípios que recebe o evento.

De acordo com Poyter (2008), os eventos esportivos oferecem grandes oportunidades de trabalho temporário em atividades relacionadas com o lazer, turismo, hotéis e restaurantes. Além da elevada taxa de ocupação na rede hoteleira durante o evento esportivo. Entre os benefícios gerados para a cidade, pode destacar a ocupação da rede hoteleira, consumo de souvenirs e combustíveis, além dos restaurantes, que são os grandes beneficiados (CASAGRANDE; VASCONCELOS, 2010).

TABELA 3 Gastos pelos participantes no evento

Tabela 3	
Gastos pelos participantes no evento	
CONSUMO	PILOTOS ENTREVISTADOS
Combustível	22%
Hospedagem	50%
Alimentação	25%
Outros	3%

TABELA 4 Valores gastos diários

Tabela 4	
Valores gastos diários	
VALORES	%
Até R\$250,00	22%
De R\$ 250,01 à R\$500,00	50%
De R\$ 500,01 à R\$750,00	25%
De R\$750,01 à R\$ 1000,00	2
	3%

A possibilidade de geração de renda é constante, com efeito imediato, duração temporária e intensidade significativa (FIG. 01). A geração de renda constitui como fator relevante e é um impacto positivo.

FIGURA 1 - Geração de renda



a) Reciclagem de latas de alumínio em Betim



b) Comércio ambulante em Pouso Alegre

O Atrativo/lazer tem ocorrência é constante, com efeito imediata, duração temporária e intensidade significativa (FIG. 02). Em todos os trechos, foram observados público de diferentes características que fizeram deste evento uma oportunidade de lazer bem como fonte potencial de renda.

**FIGURA 2 - Atrativo e lazer para as comunidades**



a) As crianças das escolas saudando os pilotos em Conceição da Barra



b) Visita das escolas à concentração do evento em Pouso Alegre

## 7. Resultados

Diante dos dados da pesquisa, foi possível concluir que o evento, na visão dos participantes, moradores e comerciantes, é importante para os municípios, porque há vantagens, como atrativo de lazer além de geração e renda aos comércios e para a população local. A interferência do evento nas comunidades é de forma positiva porque promove benefícios para a economia local. Os mais beneficiados são a hotelaria, seguido pela rede de alimentação e abastecimento, movimentando mais de um milhão de reais no evento em foco.

Um evento esportivo *off road* gerenciado através de práticas socioambientais que respeitam o meio ambiente e as populações por onde é percorrido, geram resultados econômicos satisfatórios aos envolvidos direto ou indiretamente no evento, como as comunidades, participantes, organizadores, representantes públicos e patrocinadores, além de gerar poucos impactos negativos.

---

## 8. Referência Bibliográfica

ALMEIDA, Eduardo Garcia Leal de; PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis; SAITO, Caroline Fama. Caracterização da Demanda Potencial por Atividades de Aventura. In: III CONGRESSO BRASILEIRO DE ATIVIDADES DE AVENTURA "CONQUISTANDO NOVAS VIAS". 3, 2008. Santa Teresa/ES. 2008. Comunicações. Disponível em: < <http://www.esfa.edu.br/extensao/eventos/default.asp?evento=1&topico=1>>. Acesso em: 14 set. 2010.

ALMEIDA FILHO, Nelson de. *Princípios de Ética do Off-Road Brasileiro*. São Paulo. Edição dos Autores, [1997]. 80 p.

AMORIM, Simone; NAVARRO, Patrícia; BITENCOURT, Valéria. Rally - *Off Road*. In: DACOSTA, Lamartine (org). *Atlas do esporte no Brasil: atlas do esporte, educação física e atividades físicas de saúde e lazer no Brasil*. Rio de Janeiro: CONFEF, 2006. p. 11- 17.

BAHIA, Mirleide Chaar; SAMPAIO, Tânia Maria Vieira. Lazer - Meio Ambiente: em busca das atitudes vivenciadas nos esportes de aventura. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte, Campinas*, v. 28, n. 3, p. 173-189, maio 2007. Disponível em: <<http://cbce.tempsite.ws/revista/index.php?journal=RBCE&page=article&op=viewFile&path%5B%5D=30&path%5B%5D=37>>. Acesso em: 27 out. 2010.

BARBETTA, Pedro Alberto. *Estatística aplicada às ciências sociais*. 7. ed. Florianópolis: UFSC, 2002. 315 p.

BITENCOURT, Valéria; AMORIM, Simone; CARONE, Julio Camargo. Motociclismo. In: DACOSTA, Lamartine (org). *Atlas do esporte no Brasil: atlas do esporte, educação física e atividades físicas de saúde e lazer no Brasil*. Rio de Janeiro: Shape, 2005. p. 41-44.

BRASIL, Ministério do Turismo. *Marcos Conceituais*. In: Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil. Brasília: 2009.

CARVALHO, Pedro Guedes de; LOURENÇO, Rui. *Turismo de Prática Desportiva: Um Segmento do Mercado do Turismo Desportivo*. Covilhã: 2008. Disponível em:

[http://mpr.ub.uni-muenchen.de/10959/1/MPRA\\_paper\\_10959.pdf](http://mpr.ub.uni-muenchen.de/10959/1/MPRA_paper_10959.pdf) acessado em 10/mar/2009.

CASAGRANDE, Jomane; KRUMMENAUER, Gabriela; SEABRA, Cerise; ARAÚJO, Luis Carlos; VASCONCELOS, Fernanda Carla Wasner. Avaliação de impactos socioambientais do esporte *off road*: uma proposta metodológica. In: VI SEMINÁRIO LATINO-AMERICANO DE GEOGRAFIA FÍSICA. II SEMINÁRIO IBEROAMERICANO DE GEOGRAFIA FÍSICA. 6. 2010a. Coimbra/Pt. Anais. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2010. p. 1-10.

CASAGRANDE, Jomane ; VASCONCELOS, Fernanda Carla Wasner. Turismo Esportivo Através de um Evento de Mountain Bike. In: 9º FÓRUM INTERNACIONAL DE ESPORTES, 9, 2010, São José. Anais do 9º Fórum Internacional de Esportes, Florianópolis: Unesporte. 2010. Disponível

---

em: <[http://www.unesporte.org.br/forum/index.php?option=com\\_content&view=article&id=83&Itemid=198](http://www.unesporte.org.br/forum/index.php?option=com_content&view=article&id=83&Itemid=198)>. Acesso em: 02 jun. 2010.

CBM - Confederação Brasileira de Motociclismo. *Regulamento do Campeonato Brasileiro de Enduro de Regularidade 2010*. CBM, 2010. Disponível em: <<http://www.cbm.esp.br/sistema/regulamentos/40178ceba5d627d6b4b22049095b5b09.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2010.

CESCA, Cleuza Gertrude Gimenes. *Organização de eventos*. 3. ed. São Paulo: Summus, 1997. 200 p.

CESCA, Cleuza Gertrude Gimenes. Comunicação eletrônica: as transformações nas organizações. *Revista Famecos*. Porto Alegre - RS, n. 25, ano 0, p. 168-173, dez. 2004

CUCCI, Ana Paula; ALVAREZ, Erocita Duarte. *Regras de segurança e mínimo impacto para veículos off-road*. São Paulo, 2004. Disponível em: <<http://www.4x4brasil.com.br/forum/attachment.php?attachmentid=180603&d>>. Acesso em: 23 nov. 2009.

D'ELIA, José Rubens. *Ciclismo: treinamento, fisiologia e biomecânica*. São Paulo: Phorte, 2009. 336p.

DIAS, Reinaldo. *Turismo e patrimônio cultural - recursos que acompanham o crescimento das cidades*. São Paulo: Saraiva, 2006.

FIM - Federação Internacional de Motociclismo. *Marketing & Comunicação Notícias Departamento*. Mies: Isabelle Lariviere, 2010. Disponível em: <[http://www.fimlive.com/fileadmin/alfresco/Communiques\\_de\\_presse/Marketing\\_%26\\_Communications\\_Department\\_News.pdf&prev=/search%3Fq%3Dfederacao%2Binternacional%2Bde%2Bmotociclismo%26hl%3Dpt-BR%26client%3Dfirefox%26hs%3DWVX%26rls%3Dorg.mozilla:enUS:official%26prmd%3Dn&url=translate.google.com.br&usq=ALkJrhhtZAKyO9iJ2obp5\\_hyr\\_rnRh8T4JQ](http://www.fimlive.com/fileadmin/alfresco/Communiques_de_presse/Marketing_%26_Communications_Department_News.pdf&prev=/search%3Fq%3Dfederacao%2Binternacional%2Bde%2Bmotociclismo%26hl%3Dpt-BR%26client%3Dfirefox%26hs%3DWVX%26rls%3Dorg.mozilla:enUS:official%26prmd%3Dn&url=translate.google.com.br&usq=ALkJrhhtZAKyO9iJ2obp5_hyr_rnRh8T4JQ)>. Acesso em: 28 Out. 2010.

FIOTE, Carlos. *Memórias do Independência 1983/2002*. Uma história de amor e aventuras. Belo Horizonte: [s.n.], 2002. 80 p.

FRANÇA, Ana. *Como funcionam os Jogos Olímpicos*. São Paulo: UOL, 1998. Disponível em: <<http://esporte.hsw.uol.com.br/jogos-olimpicos4.htm>>. Acesso em: 18 Out 2010.

GIACAGLIA, Maria Cecília. *Organização de eventos: teoria e prática*. São Paulo. Pioneira Thomson Learning, 2004.

HEYMANN, Gisela. Grandes Idéias - A bicicleta. *Revista Super Interessante*. São Paulo: Abril, n. 14, p. 39-40, nov. 1998.

MATTAR, F.N. *Pesquisa de Marketing: metodologia, planejamento, execução e análise*. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2007. n336p.

Organización Mundial del Turismo (OMT) (1995). *Conceptos, Definiciones y Clasificaciones de las Estadísticas de turismo*.

PETRIER, Marc. Os seis dias internacionais do enduro: no país de Gales, a Suécia reinou. *Revista Moto Show*, São Paulo, n. 11, p. 84-85, janeiro, 1984.

- 
- POIT, Davi Rodrigues. *Organização de eventos esportivos*. 4. ed. São Paulo: Phorte, 2006. 215 p.
- POYTER, Gavin. The 2012 Olympic Games and the reshaping of East London. In: IMRIE, Robert; LEES, Loretta; RACO, Mike. *Regenerating London: governance, sustainability and community in a global city*. London: Routledge-USA, 2008. cap. 8. p. 132 - 150
- TENAN, Ilka Paulete Svissero. *Eventos*. São Paulo: Aleph, 2002.
- RUBIO, Kátia. As muitas dimensões do legado de Megaeventos Esportivos. A dimensão multifacetada do legado: do acadêmico ao social. In: RUBIO, Kátia (org). *Megaeventos esportivos, legado e responsabilidade social*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007. v. 1. p. 161-170.
- WATT, David C. *Gestão de eventos em lazer e turismo* / David C. Watt; trad. Roberto Cataldo Costa - Porto Alegre: Bookman, 2004. 206 p.

---

**Fernanda Carla Wasner Vasconcelos**

Centro Universitário UNA - Rua Guajajaras, 175 - Centro - BH/MG

fernanda.wasner@prof.una.br

Coordenadora do curso de Gestão Ambiental, Professora do Mestrado Profissional em Administração  
Doutora em Ciências (UFLA), graduada em Ciências (PUC-MG)

**Jomane Casagrande**

Centro Universitário UNA - Rua Guajajaras, 175 - Centro - BH/MG

Mestre em Turismo e Meio Ambiente

jomane.casagrande <jomane@yahoo.com.br>

Administrador e graduando em Engenharia Civil (PUC Minas)

---